

Kanalenkruispunt Dessel

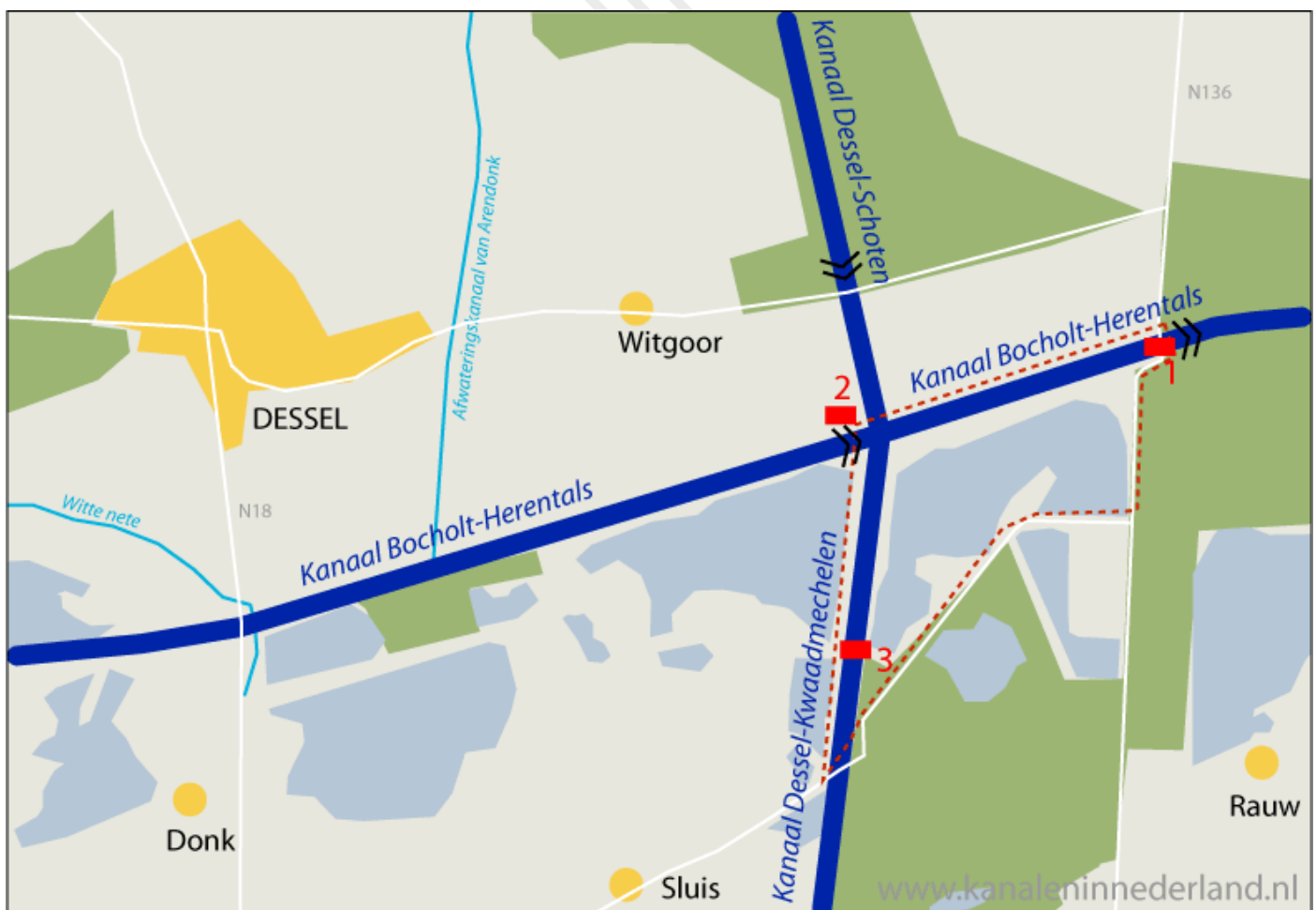
Inleiding

Je kan er niet om heen. Aan een kruising van wegen gebeurt vaak wat. Of het nu land-, spoor- of waterwegen zijn. De meeste dorpen en steden zijn ontstaan op een kruising van land- en/of waterwegen. Kortom er is vaak wat te zien of te doen bij een kruising en waarom zou een kanalenkruising daarin anders zijn? Met dat in mijn hoofd greep ik begin 2009 de mogelijkheid aan om te wandelen langs de kanalenkruising bij Dessel in België.

Het bezoeken van kanalen in België heeft iets plechtigs. Ik heb het gevoel dat kanalen de Belgen na aan het hart liggen. Je zou zelfs kunnen zeggen dat België een zekere nationale trots in haar kanaalwerken heeft gelegd. De kanalen staan voor de nationale onafhankelijkheid en hebben

sterk bijgedragen aan de snelle industriële ontwikkeling van het land. Veel meer dan in Nederland. Langs de Belgische kanalen kom je ook enkele waterbouwkundige kunstwerken tegen die uniek zijn in de wereld. Denk maar aan het hellend vlak van Ronquières en de in 2002 geopende scheepslift van Strépy-Thieu.

Ook in Dessel zijn ze trots op hun kanalen. Op de gemeentepagina wordt gesproken over het 'Kanalenkruispunt Dessel'. Deze kruising van drie kanalen is, zo stelt men, een unicum in Europa. Mij ontbreekt het overzicht om deze uitspraak te staven, maar ik geloof wel dat een echte kanaalkruising vrij zeldzaam is. Dit in tegenstelling tot driesprongen. Plaatsen als Lemelerveld en Vroomshoop in Overijssel zijn ontstaan op zulke kanaaldriesprongen. Een echte kanalenkruising in Nederland ligt er bij Nederweert en waarom



promoot Coevorden zich eigenlijk niet als kanaalgemeente? Daar komen er maar liefst vijf bij elkaar. Dan heeft Dessel het beter voor elkaar. Dit kruispunt heeft een zekere naamsbekendheid. Het wordt tijd om nader kennis te maken met dit kruispunt in het netwerk van de zogenaamde 'Kempische Kanalen'.



Uitzicht over het Kanalenkruispunt.

De Kempische Kanalen

Woest en ledig

De Kempen is een streek tussen Antwerpen en Eindhoven en ligt zowel in België als in Nederland. In het verleden was het een weinig welvarend gebied. Het was een gebied met arme zandgronden, zodat de landbouw er niet of zeer extensief tot ontwikkeling kwam. Een gebied dat vooral woest en leeg was met een enkel klooster diep verborgen in de bossen. De nederzettingen waren klein en steden lagen alleen langs de rand van het gebied. Dit wat desolate beeld gaat op tot circa 1850; het moment waarop de eerste Kempische kanalen worden opengesteld.

De plannen van Napoleon

Dan is er echter al bijna een halve eeuw intensief gepraat over een bijzonder waterstaatkundig project: de aanleg van een Schelde-Maas-Rijnverbinding. Rond 1806 gaf Napoleon opdracht om een kanaal aan te leggen tussen de Schelde bij Antwerpen en de Rijn bij Neuss: het Grand Canal du Nord (of de Noordervaart of Der Nordkanal). Het tracé van dit kanaal zou via de Kempen en Venlo lopen en uit twee secties bestaan: de sectie Antwerpen-Venlo en de sectie Venlo-Neuss. In totaal zou het kanaal 156 kilometer lang moeten worden en 36 sluizen bevatten. Naast de transportfunctie had die kanaal vooral een militaire betekenis. Het gedachte tracé liep toen nog buiten het opstandige Nederland. Toen in 1810 Nederland bij Frankrijk werd ingelijfd was het dan ook gedaan met de werkzaamheden. Op dat moment was vooral hard gewerkt aan het hoogst gelegen pand, het gedeelte tussen Lozen in België en Beringe in Nederland. Hier was ook een watertoevoerkanaal vanaf de Maas bij Maastricht op aangesloten. Verder was er vanuit Neuss in Duitsland al een flinke start tot Neersen gemaakt.



Het kanaal Bocholt-Herentals

België en Nederland gaan samen verder

Het zou zonde zijn om de onder Napoleon gestarte werkzaamheden zonder gevolg te laten. Al onder Lodewijk Napoleon werd onderzocht of de onvoltooide kanaalwerken nog enig nut zouden kunnen hebben. Met het ontstaan van het Koninkrijk der Nederlanden in 1815 werd dit onderzoek voortgezet. Willem I was de koning van het nu verenigde België en Nederland en hem was er veel aan gelegen om de bestaande tegenstellingen tussen het noordelijke en zuidelijke deel van zijn rijk te verkleinen. Het advies om de onvoltooide kanaalwerken te gebruiken voor een (noord-zuid lopend) kanaal tussen Den Bosch en de Maas bij Maastricht sluit daar goed bij aan. Lange tijd blijven Holland en Noord-Brabant dwars liggen om financiële redenen. Deze houding verdwijnt meteen als de provincies Antwerpen en Limburg een kanaal (met een smal profiel) van Antwerpen naar Venlo als alternatief voorstellen. Een dergelijk kanaal bedreigt de positie van de Nederlandse zeehavens ten gunste van Antwerpen. Snel laten Holland en Noord-Brabant in 1821 hun bezwaren varen en daarmee is de aanleg van de Zuid-Willemsvaart een feit

Het Kanaal Bocholt-Herentals

Antwerpen zou in de jaren daarna nog wel eens aandringen op een kanaal richting de Maas en het opkomende Luikse industriegebied, maar met weinig succes. De strijd om haar zeevaart- en achterlandverbindingen, begonnen met de

afsluiting van de Schelde in 1585 door Zeeuwen en Hollanders, werd voor deze stad een eeuwenlang proces. Nog in 2009 konden we lang genieten van de onenigheid over het uitbaggeren van de Westerschelde en de natuurcompensatie daarvan in de vorm van het onder water zetten van de Hedwigepolder. Na de afscheiding van België van Nederland in 1839 boekt Antwerpen echter succes en krijgt de stad haar verbinding met de Maas via het kanaal Bocholt-Herentals. Dit kanaal werd van 1843 tot 1846 aangelegd en heeft een lengte van ruim 60 kilometer. Het wordt ook wel Kempisch Kanaal genoemd en is daarmee de eerste van de Kempische kanalen

De overige Kempische Kanalen

Vrijwel gelijktijdig met het Kanaal Bocholt-Herentals werd gestart met het Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten. Turnhout was de enige plaats in de Kempen van betekenis en kende een bescheiden industriële ontwikkeling. De stad wilde dan ook graag verbonden worden met de nieuwe doorgaande waterweg. Vandaar dat het gedeelte Turnhout-Dessel als eerste gereed kwam in 1846. De doortrekking naar Schoten werd gestart in 1854, maar kwam pas in 1875 gereed. In het verlengde van het aftakkingskanaal naar Turnhout werd in 1854 gestart met de aanleg van het Limburgse kolenkanaal (of Kolenkanaal). Dit kanaal met een lengte van circa 45 km. liep van Dessel via Kwaadmechelen naar Hasselt en kwam in 1857 gereed. Op dat moment was er daadwerkelijk sprake van een kanalenkruising bij Dessel. Eerst werd er vooral hout over dit kanaal vervoerd. Met de start van de mijnbouw in Midden-Limburg werden er steeds meer kolen over vervoerd. Daaraan heeft het kanaal haar naam te danken. Het gedeelte Hasselt-Kwaadmechelen ging in 1939 op in het Albertkanaal. Het kanaalgedeelte tot Dessel kreeg vanaf toen de naam Kanaal Dessel-Kwaadmechelen en heeft een lengte van 15,7 km



Het fraaie kanaal Schoten-Turnhout

De ontginning van de regio

De aanleg van de kanalen leidde ook tot de ontginning van de tot dan vooral woeste en ledige Kempen. Met de aanvoer van mineraalrijk Maaswater en later de aanvoer van kunstmest kon de landbouw zich hier ontwikkelen. De vaarwegen zorgden er verder voor dat het gebied interessant werd voor de vestiging van militaire activiteiten. Zo kon de al in 1830 gestichte garnizoensplaats Leopoldsburg door het Kanaal naar Beverlo worden aangesloten op het Kanaal Bocholt-Herentals. Verder kwam er vooral veel industrie naar het gebied. De kanalen spelen uiteraard een rol bij de ontsluiting van deze industrieën, maar hebben ook letterlijk aan de basis ervan gestaan

Het witte goud

Met het graven van het Kanaal Bocholt-Herentals werd de uitgegraven grond op de oevers gelegd. De grond bleek vooral uit wit zand te bestaan en een oplettende schipper zag de potentie daarvan. Het was kwartsrijk wit zand van de allerbeste kwaliteit en daarmee uitstekend geschikt om glas van te maken. Zo ontstond hier op basis van de 'witte zanden van Mol' een levendige glasindustrie. Het witzand wordt over de gehele wereld geëxporteerd. Door zijn hoge zuiverheid wordt het nu niet enkel voor de productie van glas gebruikt, maar ook als basisgrondstof voor glasvezel, keramiek, glazuur, email en silicaatchemie. Er is dan ook een groot industrieel complex ontstaan langs het kanaal. De sporen van de witzandwinning zijn ook goed te zien langs de kanalen. Er liggen tal van plassen tussen Lommel en Dessel. Na afgraving krijgen deze

plassen veelal een natuur- of recreatieve functie, maar ook nieuwe industrieën met een waterbehoefte zijn zich er gaan vestigen. Zo staat er een grote kolencentrale bij Donk.



Vertier op de witezandheuvelds

De moderne tijd

Met deze kolencentrale zijn we al meer in de moderne tijd geraakt. De kanalen zijn te klein geworden. Het kanaal Bocholt-Herentals werd daarom in 1928 verbreed en verdiept. Ook het kanaal Dessel-Kwaadmechelen werd verbreed en wel in 1951. Hiermee kon het gewonnen witezand goed vervoerd worden naar het in 1939 opengestelde Albertkanaal. Daarmee verloor het Kanaal Bocholt-Herentals wel grotendeels haar functie. Nu is het vooral van belang voor de recreatievaart. De functie van het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten was al eerder uitgespeeld. Dit kanaal heeft nu haar charme door de kleinschaligheid ervan en de loop door een fraai landschap

Nucleaire activiteiten

Een laatste bijzonderheid in relatie tot de Kempische kanalen is nog het ontstaan van een conglomeraat van nucleaire activiteiten langs het kanaal Bocholt-Herentals tussen Dessel en Mol. Hier zit zowel het Belgische Studiecentrum voor Kernenergie, een nucleaire afvalverwerker en fabrieken voor de productie van nucleaire brandstof. Ook is op het studiecentrum de eerste proefkerncentrale van België gelegen. Dit alles als gevolg van het feit dat in Belgisch Congo

uraniummijnen waren gelegen en België daarmee een koppositie inneemt op het gebied van nucleaire wetenschap en activiteiten. Een bijzonder gegeven waar de gemeenten Dessel en Mol opvallend weinig ruchtbaarheid aan geven. Zij spreken liever over de uitzonderlijke witezanden en het unieke kanalenkruispunt. Wie kan het ze kwalijk nemen.

Rondom de Kanalenkruising Dessel

De gelukzaligheid van onwetendheid

Zoals hiervoor verwoord ligt er een lange en interessante geschiedenis ten grondslag aan de kanalen bij het Kanalenkruispunt. Een geschiedenis waarvan ik mij tijdens mijn wandeling langs het kruispunt nog niet volledig bewust was. Dat is soms jammer, maar deze onwetendheid zorgt juist ook weer voor verrassingen en daar hou ik wel van. Ik begin mijn tocht net iets ten oosten van het kruispunt bij sas (=sluis) 3A en 3N. Hier is een klein parkeerterrein gelegen aan de N136 in het natuureservaat Diel.

Een strategische plek

Het eerste beeld op het Kanaal Bocholt-Herentals is hier al fantastisch. Aan de linkerhand het sluizencomplex van sas 3A en 3N en iets verderop aan de rechterhand een echte zogenaamde Baileybrug waarmee de N316 het kanaal kruist (1). Een Baileybrug is een brug die bestaat uit standaardsegmenten en als zodanig zeer snel opgebouwd kan worden. Het is een brug die in de Tweede Wereldoorlog werd gebouwd en zware voertuigen kon dragen. Hier is de brug altijd blijven staan en nog één van de weinige in Europa die 100% origineel is. De vele stalen draagbalken geven de brug een karakteristiek uiterlijk, evenals de houten planken waarop de auto's (er geldt eenrichtingverkeer) rijden. Dat deze oorlogsbrug hier staat is niet vreemd. Al in de Eerste Wereldoorlog was het kanaal een belangrijke grenslijn tussen het neutrale Nederland en het bezette België. Vele Belgen hebben hier geprobeerd de linie te passeren in hun vlucht naar Nederland. In de Tweede Wereldoorlog werd op 17 september 1944 vanaf brug nummer 9 bij Lommel, net iets ten oosten van Sas 3, het grondoffensief van de operatie Market Garden gestart.



Een rondvaartboot bij het kanalenkruispunt.

Natuur en recreatie

Vanaf de brug gaat de wandeling over de noordoever richting de kanalenkruising. Al snel is het sluisseiland van Sas 3A en 3N gepasseerd. Direct daarnaast ligt aan de zuidoever een horecaschip. Het is er druk. Vanuit het schip lopen de mensen langs de zuidoever van het kanaal en komen dan al gauw bij een hoog soort klimduin van inderdaad wit zand. Het is een populaire plek. Langs de noordoever ontbreken de klimduinen. Het is er vrij rustig met alleen een wandel- en fietspad langs het kanaal. Het kanaal zelf is vrij recht, vrij breed en vrij saai. Het omliggende coulisselandschap is wel uitnodigend. Er sluiten diverse wandel- en fietspaden aan op het kanaalpad. Op de kaart zijn de grote waterplassen te zien ten zuiden van het kanaal, maar vanaf het pad zelf zie je daar weinig van. Ze worden grotendeels aan het oog onttrokken door de opgaande begroeiing en de kunstmatige heuvels.

Het uitzichtpunt

Wel zichtbaar is wat wel lijkt op een hoge toren bij de kanalenkruising. Naarmate ik dichterbij kom blijkt dit vermoeden juist. Op de noordwestoever van de kanalenkruising staat een uiterst moderne en hoge uitzichttoren (2). Het is de Sas 4-toren die in 2007 is opengesteld en een hoogte heeft van 37 meter. Op dit bijzondere kanaalkruispunt heeft men een toeristische attractie geplaatst waarbij men van grote hoogte kan genieten van de wijde omgeving. Het is een

prachtige (en gratis te betreden) toren, maar mijn hoogtevrees zorgt ervoor dat ik met pijn en moeite slechts tot de helft van de hoogte kom. Ook van die hoogte is de kanalenkruising echter goed te zien. Het is een brede plas water waar de kanalen bij elkaar komen. Eigenlijk gebeurt er niet veel in de directe omgeving. De nieuwe toren is nog het meest bijzonder. Verder ligt de echte sas (sluis) 4 van het Kanaal Bochoolt-Herentals direct ten westen van de kruising. Hierbij bevindt zich ook een fraai gebouw wat het midden houdt tussen een buiten en een sluiswachtershuis.



De sluis bij sas 4.

Een kruising en nu?

Zonder de Sas 4-toren zou de kruising zelf dus wel wat van een anticlimax hebben. Ja, er ligt een pannenkoekenboot en er meert een rondvaartboot af, maar verder is het vooral een kruising in een rustig landschap met aan de zuidzijde grote plassen water waar zo vroeg in het seizoen weinig gebeurt. Van de kanalen ziet vooral het Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten er aantrekkelijk uit. Het is nog een vrij smal kanaal en het wordt met name aan de oostzijde begeleid door prachtige bomen. Na Sas 4 versmald ook het Kanaal Bochoolt-Herentals zich en dat maakt het visueel meteen ook wat meer aantrekkelijk. Logisch dus dat ik de wandeling voortzet langs het Kanaal Dessel-Kwaadmechelen. Verreweg het kanaal met het meest brede profiel en daarmee het meest industriële uiterlijk.

Een brug of toch niet?

Misschien was dat omdat in de verte een slanke smalle brug over het kanaal lonkte. Op weg daar naartoe is er goed zicht op de enorme waterplassen. Het is er stil. Langs het kanaal loopt hier een weg, maar slechts weinig automobilisten maken er gebruik van. Er is ook weinig te zien aan bebouwing. Een wat verlopen jachtwerf, maar dan houdt het ook wel op. Na ruim een kilometer is er de smalle brug (3), maar wat blijkt nu? De brug is niet te betreden. Het is een overgang voor pijpleidingen, die ongetwijfeld te maken heeft met de witzandwinning. In de plas ten oosten van het kanaal is een fabriek zichtbaar. Jammer en even is er de verleiding het toch maar te proberen om via de brug over te steken, maar het is toch wel hoog en over een buis lopen is ook weer zowat. Helaas, want de brug zou als wandelbrug niet hebben misstaan en bestaat uit een simpele maar fraaie functionele architectuur. Nog eens 500 meter naar het zuiden ligt wel een oversteekbare brug.



Een voor het gebied karakteristieke leidingenbrug.

Gebied in ontwikkeling

Bij het oversteken van het kanaal kom je in een gebied waarvan de transformatie van zandwinning naar recreatiegebied in volle gang is. Ter weerszijden van de doorgaande weg liggen grote nieuwe parkeerterreinen van het Provinciaal Recreatiedomein Zilvermeer. Het is een grootschalig recreatiegebied voor dagrecreatie met daaromheen verschillende verblijfsmogelijkheden, zoals een camping en

vakantiehuizen. Het meer is bekend om haar mooie stranden en als plek voor beginnende duikers. Langs het nu rustige meer voert de wandeling mij terug richting de Baileybrug. Daar aangekomen zijn nog de restanten van de oude brug te zien die blijkbaar in de oorlog is opgeblazen. de stenen fundamenteen bevinden zich net ten oosten van de Baileybrug. Het oversteken van de brug vraagt enige moed, want de brug is smal en je deelt deze smalle ruimte met de auto's. Even rustig genieten vanaf de brug met een blik op het kanaal of op het sluiscomplex is er dan ook niet bij. Gelukkig is de brug zelf met het wankel houten wegdek een belevenis op zich.

Tot slot

Een kleine wandeling van hooguit 5 kilometer en kanalen waar op het oog niet zo heel veel langs gebeurt. Ik had niet gedacht dat met het uitwerken van een verhaal over deze kanalenkruising zoveel meer naar voren zou omen. Natuurlijk wezen tijdens de wandeling informatieborden al op de bijzonderheid van de Baileybrug en de winning van witzand, maar ook de geschiedenis van de kanalen zelf en de aanwezigheid van abdijen en nucleaire installaties maken het toch wel tot een zeer bijzonder gebied. Het is weer een duidelijk voorbeeld van hoe kanalen tot kristallisatiepunten van onze geschiedenis kunnen worden en daarmee ons landschap tot een spannend boek maken. Ik heb er nu maar even vluchtig doorheen kunnen bladeren, maar dit is zeker een gebied om naar terug te komen





